

Auto Revue

Zusammengestellt von Wolfgang v. Lengerke

Kostspielige deutsche Treibstoffversorgung

Fallende Weltmarktpreise — Steigende Inlandpreise

Während auf der einen Seite durch radikalen Abbau der Kraftfahrzeugpreise der Versuch gemacht wurde, den Kraftverkehr in Deutschland auf ein dem wirtschaftlichen und kulturellen Stand des Landes entsprechendes Niveau zu heben, sind auf der Seite der Unterhaltungskosten dieser Entwicklung Hemmnisse in den Weg gestellt worden, die den Erfolg aller Bemühungen der Kraftfahrzeugindustrie wieder in Frage stellen. In schroffem Gegensatz zu den stark gesunkenen Weltmarktpreisen für Benzin liegen die Preise in Deutschland noch über den seit 1925 erzielten Höchstpreisen. Infolge der viermaligen Erhöhung der steuerlichen Belastung des Treibstoffes seit April 1930 liegt der Tankstellenpreis in Deutschland gegenwärtig beträchtlich — im Mittel verschiedener Großstädte um mehr als ein Drittel — über dem Stand von 1927. Der amerikanische Exportpreis für bestes Benzin fob Golf betrug im Juli des Jahres etwa 4,5 Pf. je Liter. An den Zapfstellen in Berlin aber muß der Verbraucher 36,5 Pf., in anderen Gegenden Deutschlands sogar 41,5 Pf. bezahlen, also mehr als das Neunfache des Weltmarktpreises. Eine derartige maßlose Verteuerung eines notwendigen Erzeugnisses steht in der Welt einzig da.

Die Besteuerung des deutschen Treibstoffmarktes durch Zölle und Beimischungszwang reicht indessen nicht, um die Höhe der Zapfstellenpreise, d. h. die endgültige Belastung des Kraftverkehrs, zu erklären. Ein zweiter wesentlicher Grund liegt in der Übersetzung der Zapfstellen und der daraus folgenden Unwirtschaftlichkeit des Verteilungsapparates für Treibstoffe. Wir haben in Deutschland rund 50 000 Zapfstellen, die insgesamt 1.2 Milliarden Liter im Jahr verkaufen. Auf je 4.5 km Landstraße oder 15 Autos und 15 Motorräder kommt bei uns also eine Pumpe; ihr durchschnittlicher Tagesumsatz beträgt — sage und schreibe — 65 Liter oder RM. 24.70.